

# Technické a právní aspekty autonomního řízení

25. 11. 2020 | 9.30—16.15 h

Odkaz:

<https://meet.ilaw.cas.cz/KonferenceTechnickePravn%C3%ADAspektyAutonomnihoRizeni>

Do místnosti je možné se přihlásit nejdříve půl hodiny před začátkem konference. Odkaz můžete otevřít přímo v podporovaném prohlížeči (Mozilla Firefox, Google Chrome).

Registrovat se můžete na emailové adrese [eva.fialova@ilaw.cas.cz](mailto:eva.fialova@ilaw.cas.cz).

Pořádá /

Ústav státu a práva Akademie věd ČR

Konference se uskuteční v rámci projektu Civilní odpovědnost za škodu způsobenou provozem autonomních vozidel (TAČR TL02000085).



## Program:

---

### 9.30—9.40 Zahájení konference a úvodní slovo

JUDr. Ján Matejka, Ph.D., ředitel Ústavu státu a práva AV ČR, v. v. i.

---

### 9.40—10.45 Inteligentní dopravní systémy

#### **Bezpečnost jako základní kámen fungování autonomních vozidel**

Doc. Ing. Zdeněk Lokaj, Ph.D., Fakulta dopravní ČVUT

#### **Využití forenzní analýzy v autonomních systémech**

Ing. Zdeněk Martinásek, Ph.D., Fakulta elektroniky a komunikačních technologií VUT

#### **Proč jen senzory nestačí?**

Ing. Ivo Hermann, Ph.D., společnost Herman Elektronika

Diskuse

---

### 10.45—10.55 Přestávka

---

### 10.55—12.00 Testování autonomních vozidel

#### **Hlavní technické překážky ve vývoji a testování autonomních vozidel**

Mgr. Marek Vanžura, Ph.D., Centrum dopravního výzkumu

#### **Interakce chodec - autonomní vozidlo jako nástroj prevence vzniku krizových situací v silničním provozu**

Ing. Petr Achs, Inovační centrum Ústeckého kraje

#### **Prostředí ČR pro rozvoj autonomního řízení**

PhDr. Tereza Čížková, Odbor inteligentních dopravních systémů, kosmických aktivit a výzkumu, vývoje a inovací, Ministerstvo dopravy

Diskuse

---

### 12.00—13.00 Přestávka

## 13.00—14.35 **Autonomní vozidla a otázky odpovědnosti**

### **Autonomní vozidla ve světle maximy prevence škod**

JUDr. Ján Matejka, Ph.D., Ústav státu a práva AV ČR, v. v. i.

### **Možnosti budoucí právní úpravy prevenční povinnosti pro autonomní vozidla**

Mgr. Alžběta Krausová, Ph.D., LL.M., Ústav státu a práva AV ČR, v. v. i.

### **Částečně autonomní vozidla a odpovědnost za škodu**

JUDr. Mgr. Eva Fialová, LL.M., Ph.D., Ústav státu a práva AV ČR, v. v. i.

### **Softwarové smlouvy a odpovědnost za závazky**

Mgr. Veronika Žolnerčíková, Ústav státu a práva AV ČR, v. v. i.

Diskuse

---

## 14.35—14.45 **Přestávka**

---

## 14.45—16.05 **Pojištění autonomních vozidel**

### **Návrhy řešení pojištění autonomních vozidel na půdě Evropské unie**

Mgr. Robert Šimek, YOUPLUS Insurance International AG

### **Subjekty pojištění odpovědnosti za škodu způsobené autonomními vozidly**

Mgr. Bc. Adam Forst, HAVEL & PARTNERS

### **Use case pojištění škod způsobených pronajímaným automatizovaným / autonomním vozidlem**

JUDr. Ing. Libor Kyncl, Ph.D., Ústav státu a práva AV ČR, v. v. i.

### **Budoucí vývoj povinného ručení**

RNDr. Petr Jedlička, Ph.D., Česká kancelář pojistitelů

Diskuse

---

## 16.05—16.15 **Závěrečné slovo**

---

## Anotace příspěvků:

### Bezpečnost jako základní kámen fungování autonomních vozidel

Přednáška "Bezpečnost jako základní kámen fungování autonomních vozidel" se bude zabývat nastavením systémového prostředí autonomní mobility, aby bylo pro všechny účastníky dlouhodobě důvěryhodné a byla zajištěna integrita a nepopíratelnost přenášených zpráv. Jako příklad bude uvedeno fungování bezpečnostního řešení v rámci kooperativních systémů, které se rozšiřují v rámci celé EU a zajišťují komunikaci mezi vozidly a mezi vozidly a dopravní infrastrukturou.

**Doc. Ing. Zdeněk Lokaj, Ph.D.** je expertem na dopravní telematiku, kooperativní systémy v silniční dopravě a bezpečnost na Fakultě dopravní ČVUT v Praze, kde pravidelně přednáší a vede výzkumné projekty. Kariéru začínal ve společnosti Accenture, kde se zaměřoval na informační systémy pro oblast dopravních systémů. Následně pracoval pro společnost Microsoft, kde měl na starosti dodávku služeb zákazníkům v oblasti výroby a energetiky. V roce 2009 se vrátil do akademické sféry a vede výzkumné a vývojové projekty v oboru dopravní telematiky, elektronické identifikace a dopravních systémů v silniční dopravě, zejména kooperativních systémů a bezpečnosti. Je členem prezidia Sdružení pro dopravní telematiku a soudním znalcem v oborech kybernetika, spoje a doprava.

### Využití forenzní analýzy v autonomních systémech

Kooperativní ITS systémy (C-ITS) na pozemních komunikacích a ve městech představují složité komunikační systém obsahující rozličné entity. Tyto systémy jsou a budou cílem kybernetických útoků. K analýze, zajištění podkladů k případné eskalaci incidentu slouží forenzní analýza. Forenzní analýza má za cíl incident analyzovat a odhalit jeho „příběh“ pomocí spolehlivých informací. Příspěvek se zabývá obecnými požadavky, metodami a zasazením forenzní analýzy při řešení kybernetického incidentu. Důraz je kladen také na interpretaci výsledků.

**Ing. Zdeněk Martinásek, Ph.D.** je akademickým a výzkumným pracovníkem na Fakultě elektroniky a komunikačních technologií Vysokého učení technického v Brně, kde na Ústavu telekomunikací vystudoval obor Telekomunikační a informační technika. Jeho hlavním zaměřením je oblast kryptoanalýzy proudovým postranním kanálem. V dnešní době, proudová analýza představuje velice efektivní a úspěšný způsob útoku na dosud bezpečné kryptografické algoritmy (např. AES a RSA) a kryptografické zařízení (typicky čipové karty). Na ústavu je zapojen do výuky předmětů Bezpečnost v ICT2 (garant předmětu), Bezpečnost v ICT3, Základy kryptografie, Kryptografie v informatice a Návrh a správa bezpečnosti počítačových sítí. Je autorem více jak 50 odborných článků týkající se zabezpečení komunikačních technologií, je rovněž řešitelem více jak desítky grantových projektů aplikovaného výzkumu zaměřených na aplikovanou kryptografii a kybernetickou bezpečnost (MVČR, TAČR, MPO aj.).

### Proč jen senzory nestačí?

Příspěvek na základě jednoduchého a dnes již běžně používaného autonomního systému – adaptivního tempomatu – vysvětlí, proč není vhodné (a možná ani možné) pro autonomní řízení spoléhat pouze na informace, které si vozidlo změří samo na základě vlastních senzorů. Jak se z několika posledních experimentů ukazuje, pro zajištění plynulého a bezpečného provozu je komunikace mezi vozidly nezbytná. Vozidlo totiž musí reagovat ještě dříve, než vůbec jeho senzory změří nějakou změnu ve vztahu k ostatním účastníkům provozu. To klade velké nároky na frekvenci sdílení informací s okolím a zejména na důvěryhodnost takových zpráv. Dále bude ukázáno, jak dnešní komunikace V2X tyto nároky splňuje.

**Ing. Ivo Herman, Ph.D.** vystudoval Fakultu Elektrotechniky a komunikačních technologií na VUT v Brně. Následně v roce 2017 získal doktorát na Fakultě Elektrotechnické ČVUT za práci v oblasti autonomního řízení konvojů vozidel. V rámci dizertační práce se zabýval zejména možnostmi řídit konvoj jak bez komunikace mezi vozidly, tak s jejím využitím. Výsledky z této oblasti publikoval v několika mezinárodních odborných časopisech a konferencích.

V současné době vede ve společnosti Herman Elektronika vývoj a výzkum v oblasti komunikace mezi vozidly (V2X). Společnost v posledních letech realizovala mnoho projektů s využitím V2X, a to jak pro správce dopravní infrastruktury či složky IZS, tak i pro dopravní podniky.

### Hlavní technické překážky ve vývoji a testování autonomních vozidel a jejich právní dopady

Příspěvek seznamuje s nejvýznamnější překážkou, s níž se autonomní vozidla během testování potýkají, již je problém správné klasifikace detekovaných objektů. V silničním prostředí se nachází celá řada jevů, na které vozidlo reagovat nemusí, ale také jevy, na něž je reakce bezpodmínečně nutná. Senzorika vozů zpravidla toto vše detekuje, na řídicím systému poté je vyhodnotit, do které z kategorií daný jev či objekt spadá. Jedná se tak o balancování na pomezí definice vhodných kategorií a eliminace falešně pozitivních a

falešně negativních výsledků. To má kromě zjevně technického hlediska i aspekt filozofický a právní, neboť tyto kategorizace a chyby v přiřazení detekovaných objektů mohou vést až k újmám na životě.

**Ing. Marek Vanžura, Ph.D.** je vedoucím Oblasti autonomního řízení v Centru dopravního výzkumu, kde se věnuje výzkumu dopadů automatizovaných a autonomních vozidel na bezpečnost silničního provozu. V rámci řešených projektů se mimo jiné zabývá vlivem dálkového řízení (teleoperace) na situační povědomí řidiče, dále zkoumá tvorbu, roli a vlivy přesných digitálních (HD) map v kontextu autonomních vozidel a v neposlední řadě koordinuje zapojení České republiky do evropského projektu SHOW, v jehož rámci jsou na území města Brna testována autonomní vozidla.

### Interakce chodec - autonomní vozidlo jako nástroj prevence vzniku krizových situací v silničním provozu

Jedním z důvodů automatizace dopravy je zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. V roce 2019 se v České republice stalo 107 572 dopravních nehod. Z uvedeného počtu bylo s účastí chodce 3265, s účastí cyklisty 4034 nehod. Zaviněno chodcem bylo 1079 a cyklistou 2646 nehod. 120 osob bylo při těchto nehodách usmrceno a 633 osob bylo těžce zraněno. S příchodem autonomních silničních vozidel (AV) je nutné zajistit bezpečnost nejen jízdy vozidla samotného, jeho posádky, ale i jeho okolí, tj. zejména dalších účastníků provozu. To je v podmínkách smíšeného provozu, tedy v prostředí, kde AV v daném čase sdílí prostor s ostatními účastníky provozu, velmi složitou úlohou. Nejohroženější skupinou jsou chodci, případně cyklisté. Proto je při vývoji a následné homologaci AV a jejich systémů nezbytné věnovat pozornost právě těmto specifickým skupinám. Jednou z otázek, kterou je třeba řešit, je jejich vzájemná interakce s AV, v současné době zejména na úrovni komunikace vnější uživatel (člověk – chodec, cyklista) versus vozidlo. Tato komunikace, pokud má být efektivní a vést k bezpečnému a plynulému silničnímu provozu, musí probíhat při oboustranném porozumění vzájemných sdělení a správné interpretaci zamýšlených akcí oběma stranami.

**Ing. Petr Achs** působí jako RIS3 developer Ústeckého kraje pro oblast autonomní mobility. Tématem autonomní mobility se zabývá od roku 2017, kdy převzal projekt anotačního střediska, realizovaného ve spolupráci společnosti VALEO AUTOKLIMATIZACE k.s. s Univerzitou J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, zabývajících se zpracováním dat v rámci vývoje pokročilých asistenčních systémů řidiče a autonomních systémů se zaměřením na detekci a percepce objektů v okolním prostředí vozidla. Tento projekt řídil do konce roku 2019. V rámci Inovačního centra Ústeckého kraje (ICUK) se v současné době zaměřuje na rozvoj záměru U SMART zóny – polygonu pro výzkum a vývoj autonomních systémů v otevřeném, převážně městském prostředí, a na téma udržitelné mobility.

### Prostředí ČR pro rozvoj autonomního řízení

Příspěvek „Prostředí ČR pro rozvoj autonomního řízení“ se věnuje aktuálnímu vývoji v oblasti testování a výzkumných aktivit a související politiky Ministerstva dopravy pro jejich podporu. Představeny budou aktivity v oblasti autonomního řízení a výhled pro nejbližší období včetně rozvoje přeshraniční spolupráce.

**PhDr. Tereza Čížková** pracuje na Ministerstvu dopravy v Odboru ITS a kosmických aktivit, v rámci kterého vede tým autonomní mobility. Dr. Čížková se také věnuje rozvoji výzkumu, vývoje a inovací v dopravě včetně mezinárodní spolupráce. Zastupuje ČR v evropské platformě pro kooperativní, datově propojenou, automatizovanou a autonomní mobilitu a také v programovém výboru Horizontu 2020/Horizontu Evropa.

### Autonomní systémy ve světle maximy prevence škod

Příspěvek se zabývá obecnými postuláty zásady generální prevenční povinnosti se zřetelem k rozvoji automatizovaných systémů. Důraz je kladen na specifickou povahu generální prevence z teoretického hlediska ve vztahu k funkcionalitám nových technologií, včetně obecného preventivního působení na všechny potenciální adresáty, a to jak tvůrce algoritmů, výrobce čidel či provozovatele, tak i samotné narušitele těchto pravidel, zvyklostí či standardů. Významnou součástí příspěvku je rovněž připomenutí významu judikatury v českém právním řádu, jejíž význam stále stoupá a zpravidla určuje, případně nepřímo predikuje budoucí podobu i rozsah samotné regulace; Význam rozhodovací praxe (judikatury) je totiž klíčový nejenom pro související interpretační a aplikační praxi soudů ale i pro samotnou normotvornou činnost (legislativu). Judikatura tak zpravidla tyto obecné právní normy dotváří a jednak zákonodárce resp. legislativce inspiruje k jejich změnám či dílčím modifikacím.

**JUDr. Ján Matejka, Ph.D.** je ředitelem Ústavu státu a práva Akademie věd ČR kde se od r. 2000 věnuje problematice pracovního práva a obecného vztahu práva a nových technologií zejména pak Internetu. Dále také pedagogicky působí na Matematicko-fyzikální fakultě Univerzity Karlovy kde je garantem předmětu Právní aspekty zabezpečení dat a externě na Právnické fakultě Univerzity Karlovy. Je autorem více jak stovky odborných a popularizujících prací o právu informačních a komunikačních technologií je rovněž řešitelem desítky grantových projektů základního i aplikovaného výzkumu. V roce 2009 mu byla Akademickou radou Akademie věd ČR udělena Prémie Otto Wichterleho, která se uděluje mladým vědeckým pracovníkům do 35 let. Vystudoval Fakultu právnickou Západočeské Univerzity v Plzni a uskutečnil řadu zahraničních studijních pobytů (zejména na Manchester Metropolitan University nebo na Université d'été Granada). Je také členem Rozkladové komise Úřadu pro ochranu osobních údajů a členem Vědecké rady Právnické fakulty Univerzity

ŮSTAV	STĀTU
A	PRĀVA

Akademie věd ČR

Karlovy. Od r. 2019 je členem Výboru pro AI koordinujícího cíle Národní strategie umělé inteligence v České republice. Působí rovněž jako samostatný advokát.

### **Možnosti budoucí právní úpravy prevenční povinnosti pro autonomní vozidla**

Příspěvek nastíní a zhodnotí možné směry budoucí právní úpravy prevenční povinnosti ve vztahu k zajištění technického fungování částečně autonomních vozidel včetně explicitního zavedení nových povinností v rámci soukromoprávní povinnosti zakročit na ochranu jiného.

**Mgr. Alžběta Krausová, Ph.D., LL.M.** je vědeckou pracovnící v Oddělení soukromého práva Ústavu státu a práva AV ČR, v. v. i., externí lektorkou na Fakultě informatiky ČVUT a Právnické fakultě UK, členkou Expertní skupiny na nové technologie a odpovědnost při Evropské komisi a členkou sítě expertů ONE AI při OECD. Její výzkum se specializuje na právní aspekty umělé inteligence, robotiky, brain-computer interface a propojování organického života a technologií.

### **Částečně autonomní vozidla a odpovědnost za škodu**

Organizace SAE rozeznává šest stupňů automatizace vozidel. O částečně autonomním vozidle můžeme hovořit u stupně č. 3, kdy je ve vozidle přítomen řidič, ale vozidlo se a určitých okolností řídí samo. Řidič je povinen převzít kontrolu nad vozidlem, je-li k tomu vyzván. Interakce mezi řidičem a vozidlem a přebírání kontroly může způsobit řadu problematických momentů, které mohou vyústit ve vznik škody. Příspěvek se bude věnovat problematickým momentům při řízení částečně autonomního vozidla. Nejprve se bude věnovat kontrole nad vozidlem, jejím převzetím kontroly a případným činnostem, které by mohly být dovolené, pokud nebude vozidlo kontrolovat sám řidič. Poté se zaměříme na otázky odpovědnosti za škodu u těchto vozidel. Příspěvek se bude zabývat tím, jaké jsou podmínky odpovědnosti řidiče a provozovatele vozidla, případně i jeho výrobce.

**JUDr. Mgr. Eva Fialová, LL.M., Ph.D.** je výzkumnou pracovnící na Ústavu státu a práva Akademie věd. Zaměřuje se na právo ICT, ochranu osobních údajů a právní aspekty umělé inteligence. Doktorský titul získala na Právnické fakultě Masarykovy univerzity. Právo informačních technologií studovala na Amsterdamské univerzitě na Institutu pro informační právo (IVIR). Na Ústavu státu a práva organizuje pravidelná kolokvia na témata práva a nových technologií. Publikuje v odborných časopisech a je členkou expertních skupin k těmto tématům.

### **Softwarové smlouvy a odpovědnost za závazky**

Příspěvek poskytuje přehled o běžně používaných typech inominálních smluv použitých k ochraně práv smluvních stran a definici funkcionality software. Zabývá se tím, jak takové smlouvy budou použitelné na autonomní technologie a zdali by nás měly čekat změny v oblasti softwarového práva pro dosažení vysoké úrovně zabezpečení autonomních technologií. Příspěvek zohledňuje informace z druhého zasedání AI Alliance Assembly, které proběhlo 6. října 2020 a vývoj na půdě Evropské komise.

**Mgr. Veronika Žolnerčíková** je odbornice na právo informačních a komunikačních technologií. Vědecká pracovníce na Ústavu státu a práva Akademie věd České republiky. Odborná pracovníce na centru C4E Masarykovy univerzity. V současnosti realizuje svůj Ph.D. výzkum na téma Právní aspekty umělé inteligence na Ústavu práva a technologií Právnické fakulty MU. Právu nových technologií se věnovala i v rámci předchozí praxe na legislativním odboru Ministerstva spravedlnosti. Zkušenosti se softwarovým právem má zejména z advokátní praxe v Legal Partners, advokátní kanceláři s.r.o. Softwarové právo v současnosti vyučuje na Masarykově univerzitě a na Vysokém učení technickém.

### **Návrhy řešení pojištění autonomních vozidel na půdě Evropské unie**

Příspěvek shrnuje dosavadní výsledky diskuse na úrovni orgánů Evropské unie (zejména na půdě Evropského parlamentu a jeho poradních orgánů, na půdě Komise a jí utvořených pracovních skupin včetně agentur jako je orgán EIOPA) a evropskou asociací hájící zájmy pojišťoven (Insurance Europe) nad možnou podobou pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem autonomního vozidla nebo výrobcem autonomního vozidla, resp. navrhovaného systému povinného pojištění umělé inteligence.

**Mgr. Robert Šimek** působí na pozici Senior legal counsel ve společnosti YOUPLUS Insurance International AG. Je autorem řady odborných článků, vystupuje na odborných konferencích a poskytuje odborná školení v oblasti distribuce pojištění. Svou profesní dráhu zahájil v DIRECT pojišťovně, a. s., ve které působil na právním oddělení a compliance, a také v oddělení vývoje produktů nabízených on-line. Dále působil v sekci dohledu nad finančním trhem v odboru dohledu odborné péče, kde měl na starosti výkon dohledu na dálku v sektoru pojišťovnictví a podílel se na tvorbě dohledových úředních sdělení a benchmarků. Byl členem stálého pracovního výboru EIOPA v oblasti ochrany spotřebitele a finančních inovací, který mj. připravuje odborná stanoviska pro Evropskou komisi týkající se distribuce pojištění a zajištění, a také vydává výkladová stanoviska k otázkám regulace a dohledu distribuce pojištění a zajištění. Zúčastnil se také

pracovní stáže pod záštitou NAIC (National Association of Insurance Commissioners) zaměřenou na oblast regulace a dohledu v sektoru pojišťovnictví ve Spojených státech amerických.

#### **Subjekty pojištění odpovědnosti za škodu způsobené autonomními vozidly**

Příspěvek na téma „Subjekty pojištění odpovědnosti za škodu způsobené autonomními vozidly“ se bude nejprve zabývat tím, u jakých subjektů lze (typicky) očekávat vznik povinnosti nahradit škodu způsobenou autonomními vozidly. Následně bude řešena otázka ideálního nastavení povinného (popř. i dobrovolného) pojištění této odpovědnosti.

**Mgr. Bc. Adam Forst** působí jako advokát v advokátní kanceláři HAVEL & PARTNERS. V rámci své praxe se zaměřuje především na soudní spory v oblasti náhrady škody a pojišťovnictví. Této oblasti se věnuje i akademicky, a to především v rámci přednáškové činnosti na Masarykově univerzitě v Brně a na Justiční akademii v Kroměříži.

#### **Use case pojištění škod způsobených pronajímaným automatizovaným / autonomním vozidlem**

Cílem tohoto příspěvku bude formulace základních souvislostí a z nich vyplývajících metodických a smluvně-právních, jakož i regulatorních, doporučení ohledně pojištění škod způsobených automatizovaným a autonomním vozidlem na zdraví a životě osob a na majetku třetích osob, jakož i na vozidle samotném. Tyto souvislosti budou zaměřeny na use case (případ užití) v oblasti automatizovaných a autonomních vozidel z hlediska předpokládaných modelů provozování těchto vozidel na tzv. SAE úrovni automatizace 4 až 5, a to nikoli na vlastnické bázi, ale na základě leasingu, nájmu či pachtu vozidla nebo flotily vozidel, popřípadě obdobných smluvně-závazkových forem. Pozornost bude věnována především situaci souběhu odpovědnosti pojistitele resp. zajistitelem s odpovědností provozovatele vozidla a s odpovědností výrobce vozidla popř. jeho nově instalovaných součástek za situace, kdy z principu pasažér vozidla odpovídat nemůže, neboť nebyl v průběhu škodového děje řidičem. Budou také načrtnuty hlavní směry možného regresního nároku mezi pojistitelem a dalšími aktéry a možnosti zproštění odpovědnosti aktérů.

**JUDr. Ing. Libor Kyncl, Ph.D.** je samostatným advokátem zaměřeným na poskytování právních služeb v oblasti finančního práva, pojišťovnického práva, evropského práva, obchodního práva, daňového práva a daňové compliance, to vše s ohledem na technologické právo a ekonomicko-manažerské souvislosti právní úpravy. S Ústavem státu a práva Akademie věd ČR spolupracuje na výzkumu právní úpravy v projektu Civilní odpovědnost za škodu způsobenou provozem autonomních vozidel. V současnosti působí na Provozně-ekonomické fakultě Mendelovy univerzity v Brně. Kromě studia práva absolvoval bakalářské studium Aplikované informatiky, inženýrské studium Ekonomické informatiky a rigorózní řízení a doktorské studium v oblasti Finančního práva a finančních věd. Je spoluautorem monografií, učebnic a autorem článků a kapitol v knihách. Již 10 let přednáší mimo jiné v anglickém jazyce, absolvoval četné výměnné pobyty na zahraničních univerzitách.

#### **Autonomní vozidla: Budoucí vývoj povinného ručení**

Příspěvek se zabývá možnostmi kontinuity stávající praxe pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla v režimu autonomního řízení a změnami, které lze v tomto odvětví pojištění s nástupem autonomních prvků řízení očekávat.

**RNDr. Petr Jedlička, Ph.D.** působí na pozici vedoucího týmu pojistných matematiků a datových analytiků České kanceláře pojistitelů a České asociace pojišťoven. Zabývá se zejména pojistně matematickou agendou Garančního Fondu České kanceláře pojistitelů, statistickými analýzami, komparacemi a dalšími výstupy z celotřížních dat povinného ručení pro členské pojišťovny a další subjekty. Petr Jedlička je certifikovaný člen České společnosti aktuárů s 16letou praxí v oblasti povinného ručení, rezervování škod, datové analýzy pojištění vozidel a jejich prezentací.